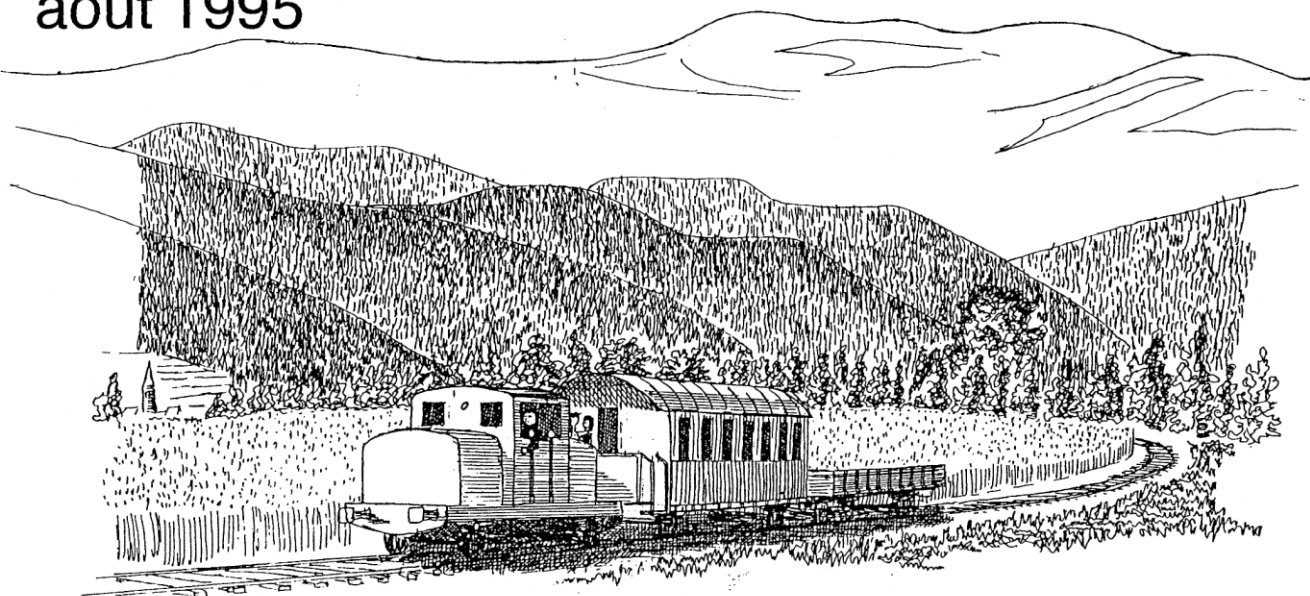


FLORIRAIL

info n°12

août 1995



Mardi 14 août 199. , 9h37. Parti de Guebwiller-Heissenstein 12 minutes plus tôt, le train FL047 de FLORIRAIL, - l' "Oberlinger", - traverse des champs près de Feldkirch et se dirige vers Bollwiller, après deux courtes haltes, en gare de Guebwiller et de Sultz. Composé d'une voiture de voyageurs (une ancienne "boite à tonnerre" renovée par FLORIRAIL), d'un wagon de marchandises et d'une locomotive légère, ce petit convoi ferroviaire transporte une trentaine de passagers : touristes, randonneurs, VTTistes, une patrouille de scouts et quelques habitués disposant d'un abonnement de travail. 12 fois par jours, les navettes de FLORIRAIL effectuent la liaison Florival-Bollwiller. Dans cette dernière gare, les voyageurs sont en correspondance immédiate ou rapprochée avec les tramways de la ligne Bollwiller-Ecomusée-Ungersheim, ainsi qu'avec des trains directs à destination de Colmar, de Strasbourg, de Mulhouse, de Belfort et de Bâle. Pour ses navettes, FLORIRAIL met en oeuvre, outre sa "rame historique" utilisée pour certaines circulations estivales, un ancien, mais toujours vaillant autorail X 3800, ainsi qu'un "Eurailbus" flambant neuf, mis à la disposition de FLORIRAIL par la Région "Alsace". Utopie? Certainement pas! Fiction? A peine : la voie de fer Bollwiller-Heissenstein existe bel et bien, ainsi que l'association FLORIRAIL, qui s'est fixée pour objectifs de défendre et de promouvoir cette infrastructure ferroviaire, partie intégrante de notre Patrimoine. Le projet Ecotram, piloté par l'Ecomusée de Haute Alsace se concrétise de jour en jour et dispose d'un solide budget. La "rame historique" de FLORIRAIL roule régulièrement sur un tronçon de 700 mètres depuis plusieurs mois. Quant aux "Eurailbus", rames automotrices légères de fabrication alsacienne, ils entreront en service dans quelques années sur des lignes de la Régio. Et si les noms de Sultz et de Guebwiller ne figurent pas encore dans le Guide des Transports (une brochure de 112 pages, fort bien faite, fruit du partenariat Région-SNCF, où sont indiqués les horaires des trains régionaux et interrégionaux à destination de 159 gares alsaciennes), cette anomalie devrait disparaître prochainement (1). Mais en attendant de pouvoir prendre l' "Oberlinger", il nous faudra encore faire preuve de beaucoup de patience et de tenacité! Et surtout, nous devons bénéficier d'un appui sans faille, non plus seulement moral à présent (nous avons un classeur rempli de lettres de soutiens et d'encouragements!), mais financier, des différentes collectivités concernées, si nous voulons que cette fiction devienne réalité (*dessin D. EZCURRA, juillet 1995*).

(1) Nous venons d'apprendre que M. le maire de Guebwiller a demandé l'inscription de notre ville au Schéma Directeur des Transports. C'est une très bonne nouvelle. Nous en parlerons dans le prochain N° de FI.

Nouvelles de FLORIRAIL

- **L'Assemblée Générale Extraordinaire** de FLORIRAIL a eu lieu le 24 juin dernier. Des modifications ont été apportées aux statuts primitifs. Ainsi, l'exploitation de trains par notre association est prise en compte de façon explicite dans les nouveaux statuts. Par ailleurs, dans un souci d'une plus grande efficacité, l'ancien comité a été remplacé par un "Conseil d'Administration". Celui-ci est présidé par P. BISCHOFF, réélu pour quatre ans. Ont été élus vices-présidents: MM J. C. MICHARD et S. BOGLIO. (J. C. MICHARD est chargé des relations publiques. S. BOGLIO, quant à lui, prend en charge avec son équipe l'organisation des activités ferroviaires). M. P. L. FRANTZ devient contrôleur de gestion, et M. A. HERRBRECHT secrétaire général. Les autres membres du CA sont : MM BECKER, CHEVALLIER, EZCURRA, MEYER, SCHRAMM et TORRES.

(à suivre)

- **Le 7 juillet dernier, une réunion** s'est tenue à la Direction Régionale de la SNCF, à Strasbourg. Elle faisait suite à une première rencontre, le 26 avril, entre des responsables "transports" de la Région et des représentants de notre association. La réunion du 7 juillet était destinée :

1) à obtenir de la SNCF les autorisations nécessaires à la circulation de trains sur une portion réduite de la ligne (par exemple entre Soultz et Guebwiller),

2) à la demande de M. HABY, maire de Guebwiller, à réunir des éléments permettant un chiffrage du coût de circulations à finalité touristique.

Etaient présents : MM VOGLER et ESCHLIMANN, chefs, respectivement, des divisions "équipements" et commerciales de la SNCF, WEISS, directeur-adjoint des transports et services techniques à la Région BECKER, BISCHOFF et MICHARD, représentant FLORIRAIL. Résumons brièvement cette réunion, quelque peu décevante. Pour la SNCF, en effet,

l'autorisation d'utiliser la ligne, même sur un petit tronçon, est étroitement liée à son déclassement, procédure qui ne peut être entreprise que par une collectivité territoriale. La SNCF ne souhaite pas conserver cette ligne, mais, consciente de son potentiel touristique et utilitaire, elle n'entend pas la brader pour autant et estime donc sa valeur à une somme très éloignée du franc symbolique! Pour M. WEISS, le budget "Rail" de la Région est actuellement des plus serré, et, dans cette conjoncture, rouvrir notre ligne à un trafic régulier de type TER relève de l'utopie. Pour P. BISCHOFF, il ne s'agit pas de faire renaître du jour au lendemain une desserte ferroviaire cadencée. Mais il faut anticiper les besoins futurs et préparer l'avenir dès aujourd'hui, activement et avec pragmatisme. Dans le domaine des transports ferroviaires, l'Alsace fait preuve d'un volontarisme incontestable, ainsi qu'en témoignent le succès du partenariat Région-SNCF et la réussite du TER 200. Il s'agit d'aller plus loin à présent et ne pas se contenter de faire de l'autosatisfaction. En effet, il y a de plus en plus d'arguments en faveur de la réintroduction du train, à Guebwiller, comme ailleurs : encombrement grandissant des espaces urbains par les voitures particulières, insécurité routière, air de nos rues et de nos vallées de plus en plus irrespirable, temps perdu dans la conduite des véhicules privés lors des trajets domicile-travail, dont la distance moyenne s'accroît d'année en année... A Guebwiller, pour toutes ces raisons et pour bien d'autres encore, il existe dès maintenant un réel besoin en matière de transport ferroviaire. Il est plus que temps de se mettre au travail et de prendre rapidement les décisions qui s'imposent!

- **Cotisations** : Si ce cercle (O) est rouge, c'est que vous n'avez pas encore réglé votre cotisation pour 1995 (à adresser à : FLORIRAIL, 4, rue des Boulangers, 68500 GUEBWILLER). Le montant de base des cotisations est faible : il suffit à peine à couvrir les frais de FLORIRAIL info... Mais pour appuyer notre action, qui s'inscrit dans le temps, nous avons surtout besoin de soutiens, à la fois nombreux et durables!

n'a pas, actuellement du moins, de fonction ferroviaire.

Nouvelles ferroviaires locales

- **Un train SNCF de désherbage** a circulé entre Bollwiller et la gare de Guebwiller le 9 juin dernier. Il était composé d'un locotracteur Y7100 orange, d'un wagon-plat, d'un wagon couvert, ainsi que d'un wagon citerne équipé d'une rampe d'épandage et d'une cabine de surveillance. Depuis la fermeture de la ligne au trafic fret en juillet 1992, c'est la première fois qu'un train SNCF parcourt à nouveau notre ligne.

- **Gare de Rouffach.** Le dernier guichet SNCF de l'arrondissement de Guebwiller a fermé le 26 juin dernier, au grand bonheur des usagers en cette veille de vacances. La vente des billets régionaux s'effectue dorénavant par l'intermédiaire de nouvelles billetteries automatiques. Celles-ci ont une allure de petit théâtre de marionnettes et sont beaucoup plus conviviales que les anciens et peu performants distributeurs "Addams" qu'elles remplacent. Pour les autres prestations, prière de s'adresser à la gare de Colmar, où les files d'attente aux guichets sont de plus en plus longues...

- **De moins en moins de transparence** dans les gares SNCF de Rouffach et de Bollwiller. Ces gares, d'une architecture moderne, ont été construites au milieu des années 80 pour remplacer les anciens "Bâtiments Voyageurs" situés trop près des voies. Elles sont toutes deux munies d'une coupole qui abrite la partie de la gare qui était réservée, il y a peu de temps encore, à l'accueil des voyageurs et à la vente des billets. Apparemment, ces verrières semi-circulaires n'ont pas été nettoyées une seule fois depuis leur origine, et elles sont à présent d'une opacité qui évoque la voûte des tunnels au temps de la vapeur. A Guebwiller, en revanche, la verrière de la gare a retrouvé sa splendeur de jadis. Mais il est vrai que ce vaste bâtiment ne fait plus partie du patrimoine de la SNCF, et

- **Ecotram.** Ainsi que nous l'évoquons en page 1, le projet Ecotram avance à grands pas. Dès 1997, des tram circuleront sur un tronçon de la ligne, tractés dans un premier temps par des engins diesels, en attendant l'électrification qui sera réalisée ultérieurement. Un très intéressant document "Réalisation d'une ligne de tramway muséale et fonctionnelle Ecomusée-Mine Rodolphe-Bollwiller" décrit les différentes étapes de ce projet, qui, a terme, pourrait déboucher sur la création d'un vaste réseau ferroviaire en Haute-Alsace englobant, outre l'Ecotram, les voies actuellement utilisées par les mines de potasse et, bien sûr, la nôtre.

- Opération Tonnerre (suite)

Alors qu'il est de plus en plus question, en France, de mettre les camions sur des trains dans la traversée des montagnes, à l'instar de ce que font les Suisses depuis des années, FLORIRAIL fait le contraire! Mais, pour l'acheminement de la "boite à tonnerre", nous n'avions pas vraiment le choix... Les photos de la page 4 illustrent les différentes étapes du trajet Lorraine-Alsace de cette vieille voiture de voyageurs "Alsace-Lorraine". De haut en bas, et de gauche à droite : 1) Grutage de la voiture à Etival 2) En route pour le Col du Bonhomme. Au fond, Fraize 3) Le convoi exceptionnel continue son bonhomme de chemin... 4) Le Col du Bonhomme, enfin 5) Quand une boite à tonnerre en rencontre une autre... 6) Traversée d'Hachimette 7) Une façon originale, pour un train, de franchir un passage à niveau (situé, en l'occurrence sur la voie Colmar-Metzeral) 8) Déchargement de la BT en zone industrielle sous l'oeil attentif (et un peu angoissé) de S. BOGLIO, directeur d'exploitation à FLORIRAIL. *(photos de R. BECKER et G. KERN. FLORIRAIL exprime toute sa gratitude à R. HOLLERING co-propriétaire de la "boite", et qui, au volant de la voiture-pilote, mena ce convoi vraiment exceptionnel à bon port).*

